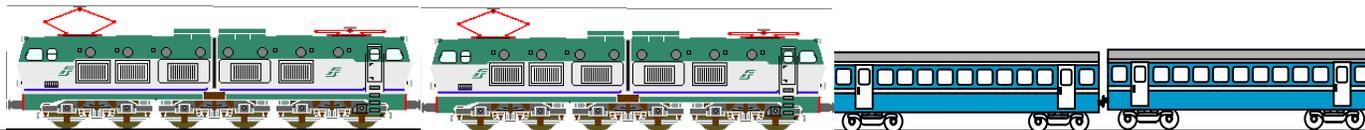


Roma 23 aprile 2008

# SOCCORSO AI TRENI FERMI IN LINEA PER GUASTO

Innovazioni regolamentari dal 01/07/2008



# Indice

---

- ❑ Introduzione
- ❑ Modifiche al R.C.T. Art 24
- ❑ Modifiche P.G.O.S Art . 91
- ❑ Modifiche al I.S.P.A.T Art 26 – I.P.C.L Art. 41

# Introduzione

---

- ❑ Le innovazioni tecnologiche avvenute negli ultimi anni hanno portato anche ad una rivisitazione delle norme emanate dal GI.
- ❑ Le slide seguenti riassumono le principali modifiche introdotte con le Disp. 38/2007 – 40/2007 – 49/2007 la cui entrata in vigore è stata posticipata al 01/07/2008
- ❑ Relativamente al SOCCORSO IN LINEA DEI TRENI si è preso in considerazione gli articoli dei regolamenti e delle istruzioni che dettagliano il comportamento dell'equipaggio treno evidenziando le differenze sostanziali contenute nei testi tra le norme in essere e quelle future.
- ❑ In pratica nella parte sinistra di ogni slide è inserito il testo attualmente in vigore, nella parte destra invece si trova sottolineato ed evidenziato in rosso il testo modificato con le nuove disposizioni del GI

# Regolamento Circolazione Treni – Art. 24

## **Treni senza capotreno**

15 bis. I mezzi di trazione, dotati di determinate apparecchiature di controllo della marcia del treno (ETCS, SCMT, ecc.), circolanti sulle linee appositamente attrezzate, nonché quelli dotati di dispositivo Vigilante e circolanti su linee individuate dal Gestore Infrastruttura, possono essere affidati ad un solo agente di condotta in possesso della specifica abilitazione. Possono altresì essere affidati ad un solo agente di condotta i mezzi di trazione, non muniti di tali attrezzature, nei casi disciplinati dal Gestore Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Le specifiche norme sono riportate nelle Istruzioni di servizio.

## **Treni senza capotreno**

15 bis. I mezzi di trazione possono essere affidati ad un solo agente di condotta in possesso di specifica abilitazione nei seguenti casi:

- mezzi di trazione dotati di apparecchiature per il controllo della marcia del treno (SCMT, ETCS) in servizio ai treni circolanti sulle linee appositamente attrezzate;
- mezzi di trazione dotati di attrezzature per il supporto alla condotta (SSC) in servizio ai treni e circolanti su linee appositamente attrezzate;
- mezzi di trazione, utilizzati per particolari servizi individuati dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, anche se non dotati delle suddette apparecchiature.

# Regolamento Circolazione Treni – Art. 24

## **Locomotive di riserva**

1. In determinati impianti vengono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, da utilizzarsi di norma per il soccorso ai treni. Le sedi di tali locomotive nonché le modalità di richiesta ed impiego sono riportate nell'orario di servizio.
2. La locomotiva di riserva può essere utilizzata in sussidio della locomotiva di un treno viaggiatori, od eccezionalmente di un treno merci importante che non possa mantenere la velocità d'orario. Il capo deposito può anche eccezionalmente impiegare la locomotiva di riserva, dandone avviso al dirigente della stazione sede di riserva, per effettuare un treno straordinario o supplementare.
3. Quando il servizio della riserva non è permanente, la stazione limite della sua zona d'azione è tenuta a comunicare alla stazione sede di riserva l'arrivo dell'ultimo treno protetto dalla riserva stessa.

## **Locomotive di riserva**

1. In determinati impianti sono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, nonché altri mezzi (carro gru, carro soccorso, altro) da utilizzare per il soccorso ai treni, secondo quanto stabilito nelle condizioni che regolano l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Le sedi di queste locomotive e mezzi e le norme particolari per il loro impiego sono riportate in orario.

Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati, oltre alle locomotive di riserva, anche altri mezzi di trazione eventualmente disponibili, secondo quanto stabilito dalle condizioni che regolano l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Inoltre, il soccorso ai treni fermi in linea può essere effettuato anche con treni circolanti a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

2. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale al dirigente movimento della stazione ove si è fermato o, se è in linea, verso la quale è diretto, fornendo tutte le informazioni necessarie.

Il dirigente movimento che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al Referente accreditato dell'Unità periferica interessata, il quale attuerà le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso, che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento della effettiva richiesta con comunicazione registrata.

Il personale di condotta, che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro un periodo di tempo stabilito; in caso contrario, deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

3. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati (1), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previa intese con il capotreno, direttamente al dirigente movimento della stazione ove il treno si è fermato, oppure al dirigente movimento della stazione successiva se il treno è fermo in linea.

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie potrà avvalersi all'occorrenza del capotreno.

*(1) Treno .... (numero) tonn... (massa del treno) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per sviamento, investimento, ecc.) prossimità KM ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di.....). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.)*

# Regolamento Circolazione Treni – Art. 24

## Richiesta di soccorso

4. Quando il treno è fermo in una stazione, il macchinista richiede per iscritto direttamente al dirigente il soccorso di cui abbisogni subito o di cui preveda la necessità in una stazione successiva. Il dirigente può - se lo ritiene conveniente - provvedere alla soppressione del treno, facendone proseguire il materiale con altro treno.

5. Quando un treno fermatosi in linea ha bisogno di una locomotiva di soccorso, la relativa richiesta, completa di tutti i dati (1), deve essere comunicata dal macchinista, per iscritto o con dispaccio e previe intese con il capotreno che, all'occorrenza, deve comunicargli il peso del treno, alla prossima stazione nel modo più sollecito e, se del caso, anche a mezzo della stessa locomotiva del treno, adottando le norme per il dimezzamento.

*(1) Treno ... (numero) tonn. ... (peso) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km .... (indicare il casello più vicino quando il macchinista non abbia più precisi elementi). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo quando ne sia il caso, carro attrezzi,*

6. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del dirigente della stazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

7. La stazione che riceve la domanda di soccorso in linea, quando siano efficienti le telecomunicazioni deve informare quella attigua dalla parte del treno da soccorrere, trasmettendole il dispaccio:

FORMULA N. 37- TRENO FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM ... - CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, LAVORATORI, MEDICI, CARROZZE PER TRASBORDO, ecc.) e prendere con la stazione stessa gli accordi del caso.

4. Il personale di condotta di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto, che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta questi per tale incombenza si avvarrà del capotreno.

5. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del dirigente movimento della stazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

6. Il dirigente movimento della stazione che riceve la domanda di soccorso deve darne immediato avviso al Referente accreditato dell'Unità periferica competente comunicandogli tutti i dati necessari ed attendere dallo stesso le modalità più idonee per l'effettuazione del soccorso.

La stazione che riceve la domanda di soccorso in linea deve informare quella attigua dalla parte del treno da soccorrere trasmettendole il dispaccio:

FORMULA N. 37 - TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM.... - CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, CARROZZE PER TRASBORDO, MEDICI, ecc) e prendere con la stazione stessa gli eventuali accordi del caso.

# Regolamento Circolazione Treni – Art. 24

## **Invio del soccorso**

8. La stazione che riceve la domanda di soccorso, se non soccorso dispone di idoneo mezzo di trazione, lo richiede a quella che può provvedere più prontamente.

In quanto opportuno, si potrà utilizzare per il soccorso la locomotiva di un altro treno.

9- L'invio del mezzo in linea sul binario occupato deve farsi soltanto d'iniziativa o per autorizzazione della stazione alla quale è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Dell'invio del soccorso devono essere avvisati i posti intermedi con le norme previste per i treni straordinari.

10 Sul tratto ingombro il mezzo di soccorso deve essere possibilmente scortato da un dirigente. In caso diverso all'agente di scorta ed al macchinista devono essere impartite per iscritto le necessarie istruzioni.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 5, prima di accostarsi al treno.

## **Soccorso con treno circolante a seguito**

11. Il soccorso ad un treno fermo in linea per guasto al mezzo di trazione, può essere effettuato anche a mezzo di un treno circolante a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

7. L'invio del mezzo di soccorso in linea sul binario occupato deve farsi soltanto d'iniziativa o per autorizzazione della stazione alla quale è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Dell'invio del soccorso devono essere avvisati i posti intermedi con le norme previste per i treni straordinari.

8. Sul tratto ingombro, al personale di condotta del mezzo di soccorso devono essere impartite per iscritto, dal dirigente movimento della stazione che lo inoltra, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 4, prima di accostarsi al treno.

# P.G.O.S – Art. 91

13. Nella marcia con la locomotiva in coda dei treni navetta, i due agenti di condotta devono prendere posto in cabina di guida della carrozza pilota.

In caso di:

a) guasto o indisponibilità del dispositivo antincendio o guasto del dispositivo antislittante della locomotiva;

b) guasto del telecomando;

il secondo agente di condotta, salvo diversa prescrizione stabilita dalle norme particolari del mezzo di trazione, deve prendere posto nella cabina di manovra anteriore secondo il senso di marcia della locomotiva per sorvegliare, a seconda dei casi, il funzionamento dei dispositivi di cui al punto a) o per la regolazione della marcia, nel caso b), come treno navetta non telecomandato.

Nei casi a) e b) il capotreno, od altro agente abilitato ai segnali, deve prendere posto permanentemente nella cabina di guida con l'obbligo dell'osservanza dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio.

13bis. Nella marcia con locomotiva in coda dei treni navetta affidati ad un solo agente addetto alla condotta, questi deve prendere posto nella cabina di guida della carrozza pilota.

In caso di:

a) guasto o indisponibilità del dispositivo antincendio, dovrà essere richiesta la locomotiva di soccorso;

b) guasto del dispositivo antislittante, è ammesso proseguire la marcia fino a termine corsa; in tal caso il guidatore deve contenere gli assorbimenti di corrente entro i valori minimi possibili;

c) guasto del telecomando, dovrà essere richiesta la locomotiva di soccorso, salvo i casi in cui sia possibile passare la locomotiva in testa al treno in stazione o in località di servizio presenziata. Al fine di liberare la linea, dove consentito, si potrà ricorrere anche alla retrocessione del treno nella stazione limitrofa, adottando le norme previste.

13. Nella marcia con la locomotiva in coda dei treni navetta, il personale di condotta deve prendere posto nella cabina di guida della carrozza pilota. In tal caso qualora si verifichi anche una sola delle seguenti anomalie:

a) guasto del telecomando;

b) guasto/indisponibilità del dispositivo antincendio e/o guasto del dispositivo antislittante della locomotiva;

per il proseguimento in servizio dovrà essere garantita la presenza, sulla locomotiva telecomandata, di un agente, in possesso del requisito di conoscenza del mezzo di trazione, che prenda posto sul mezzo stesso, nella cabina di guida anteriore nel senso di marcia per regolare la marcia, come treno navetta non telecomandato, nel caso a) e/o per sorvegliare il funzionamento del dispositivo antincendio/antislittante nel caso b). Qualora non fosse possibile reperire il predetto agente oppure passare la locomotiva in testa, dovrà essere richiesta la locomotiva di soccorso.

Al solo fine di evitare il soccorso in linea, dove consentito, si potrà ricorrere anche alla retrocessione del treno nella stazione limitrofa, adottando le norme previste.

Nel caso di guasto del solo dispositivo antislittante della locomotiva telecomandata, è possibile, qualora non sia reperibile l'agente di cui sopra, mantenere la locomotiva in telecomando limitando gli assorbimenti di corrente ai minime valori possibili.

13bis. soppresso

# I.S.P.A.T - Art 26 – I.P.C.L – Art 41

Fermate anormali in linea – Soccorso ai treni

Generalità

1. Nei casi previsti dai Regolamenti o dalle Istruzioni di servizio, il capotreno e l'agente incaricato della sorveglianza della coda, dovranno provvedere, con le modalità stabilite dai Regolamenti stessi, alla protezione del treno fermatosi in linea. Pertanto, in tali casi, il capotreno ordinerà all'agente predetto di recarsi a proteggere la coda.

L'agente incaricato della sorveglianza della coda anche se non riceverà l'ordine di cui sopra deve chiedere istruzioni al capotreno circa la necessità o meno di proteggere un treno.

Quando il capotreno sia l'unico agente di scorta al treno, o comunque non possa avvalersi dell'opera di altri agenti, dovrà provvedere personalmente per la protezione del treno.

In tutti i casi di fermata di un treno servito da freno continuo su di un tratto di linea con pendenza superiore al 10% il personale di condotta deve accordarsi col capotreno per assicurarne l'immobilità come prescritto dalle norme di frenatura riportate nella Prefazione generale all'orario di servizio.

Se la fermata è anormale, il capotreno dovrà interessarsi per accertarne la causa.

2. Quando un treno si ferma in linea, il personale di accompagnamento non deve, di regola, permettere ai viaggiatori di scendere dalle carrozze, né di aprire le porte.

Quando fosse necessario, per non far causare inconvenienti, devono essere fatti transitare con precauzione i treni che stessero per passare sul binario attiguo a quello in cui si trova il treno fermo e dal quale fossero discesi i viaggiatori.

Fermate anormali in linea – Soccorso ai treni

Generalità

1. Nei casi previsti dai Regolamenti o dalle Istruzioni di servizio, il capotreno e l'agente incaricato della sorveglianza della coda, dovranno provvedere, con le modalità stabilite dai Regolamenti stessi, alla protezione del treno fermatosi in linea. Pertanto, in tali casi, il capotreno ordinerà all'agente predetto di recarsi a proteggere la coda.

L'agente incaricato della sorveglianza della coda anche se non riceverà l'ordine di cui sopra deve chiedere istruzioni al capotreno circa la necessità o meno di proteggere un treno.

Quando il capotreno sia l'unico agente di scorta al treno, o comunque non possa avvalersi dell'opera di altri agenti, dovrà provvedere personalmente per la protezione del treno.

Nei casi di fermata di un treno servito da frenatura continua o parzialmente continua su tratti di linea con pendenza superiore al 10% e mancando la possibilità di proseguire, il macchinista, avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni eventualmente presente, dovrà assicurare l'immobilità del treno come prescritto nell'art. 78 della PGOS.

Se la fermata è anormale, il capotreno dovrà interessarsi per accertarne la causa.

2. Quando un treno si ferma in linea, il personale di accompagnamento non deve, di regola, permettere ai viaggiatori di scendere dalle carrozze, né di aprire le porte.

Quando fosse necessario, per non far causare inconvenienti, devono essere fatti transitare con precauzione i treni che stessero per passare sul binario attiguo a quello in cui si trova il treno fermo e dal quale fossero discesi i viaggiatori.

# I.S.P.A.T - Art 26 – I.P.C.L.- Art 41

## **Locomotiva di soccorso**

3. Quando un treno fermatosi in linea ha bisogno di una locomotiva di soccorso, la relativa richiesta, completa di tutti i dati (1) , deve essere comunicata dal personale di condotta, per iscritto o con dispaccio e previa intese con il capotreno che all'occorrenza deve comunicargli la massa del treno, alla prossima stazione nel modo più sollecito e, se del caso, anche a mezzo della stessa locomotiva del treno, adottando le norme per il dimezzamento.

Sulle linee telecomandate, la richiesta deve essere inoltrata al posto centrale di telecomando.

Nei treni con un solo agente di condotta e privi di telefono terra-treno, detto agente potrà avvalersi del capotreno per la trasmissione della suddetta richiesta e delle altre notizie necessarie.

Il personale di condotta deve provvedere per l'esposizione in punto opportuno di un segnale d'arresto, che servirà d'orientamento per la locomotiva di soccorso. Nei treni con un solo agente di condotta tale incombenza spetta al capotreno.

4. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessare il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del dirigente della stazione alla quale è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1.200 metri.

5. Sul tratto ingombro la locomotiva di soccorso deve essere possibilmente scortata da un dirigente. In caso diverso, all'agente di scorta e al personale di condotta devono essere impartite per iscritto le necessarie istruzioni.

## **Locomotiva di soccorso**

3. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di soccorso, il personale di condotta deve darne immediato avviso verbale al dirigente movimento della stazione ove si è fermato o, se in linea, verso la quale è diretto, fornendo tutte le informazioni necessarie.

Sulle linee esercitate in telecomando il preavviso verbale deve essere fatto al DCO.

Il DM o il DCO che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al Referente accreditato dell'unità periferica interessata.

Il personale di condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro un periodo di tempo stabilito; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati (1), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previa intese con il capotreno, direttamente al dirigente movimento della stazione ove il treno si è fermato, oppure al dirigente movimento della stazione successiva se il treno è fermo in linea.

Sulle linee esercitate in telecomando la richiesta deve essere fatta al DCO.

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie, potrà avvalersi, all'occorrenza, del capotreno.

Il personale di condotta di un treno, fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere per l'esposizione in punto opportuno

# I.S.P.A.T - Art 26 – I.P.C.L. – Art 41

nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 3 del presente articolo, prima di accostarsi al treno.

*(1) “Treno..... (numero) t (massa) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto se possibile) (oppure: sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km..... (indicare il casello più vicino quando il personale di condotta non abbia più precisi elementi). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo quando ne sia il caso) e carro attrezzi, lavoratori, carrozze per trasbordo, medici, ecc.”.*

di un segnale d'arresto che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, questi, per tale incombenza si avvarrà del capotreno.

4. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessare il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico ordine del DM o del DCO a cui è stata fatta la richiesta.

In linea in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1.200 metri.

5. Il DM della stazione che inoltra il mezzo di soccorso sul tratto ingombro deve impartire al personale di condotta, per iscritto, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 3 del presente articolo, prima di accostarsi al treno.

6. Il soccorso ad un treno fermatosi in linea può essere effettuato con un treno circolante a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

*(1) “Treno..... (numero) t (massa) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto se possibile) (oppure: sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km..... (indicare il casello più vicino quando il personale di condotta non abbia più precisi elementi). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo quando ne sia il caso) e carro attrezzi, lavoratori, carrozze per trasbordo, medici, ecc.”.*